

# Kapitel 16

## Die Gründung der „Sea Org“

---

'Als sie von L. Ron Hubbards Plänen zur weiteren Erforschung von vergangenen Zivilisationen und diversen weiteren Forschungsprojekten gehört hatten, wollten sich ihm viele Scientologen anschliessen und ihm helfen. Sie gaben sich den Namen "Sea Organisation" ... Frei von organisatorischen Pflichten und mit Hilfe der ersten Sea Org Mitglieder hatte L. Ron Hubbard jetzt die Zeit und die Möglichkeiten, im physischen Universum einige der Ereignisse zu bestätigen, auf die er auf seinen Reise entlang der Zeitspur gestossen war.' (*Mission in der Zeit*)

\* \* \* \* \*

1967 war L. Ron Hubbard 56 Jahre alt, Vater von sieben Kindern und mehrmaliger Großvater. Mit einer loyalen Frau, einem Heim in England und vier schulpflichtigen Kindern war er in einem Alter, in dem die meisten Männer zu ihren Wurzeln zurückkehren und nichts weiter planen als eine angenehme Pension. Doch er war nicht wie die meisten Männer.

1967 hob L. Ron Hubbard eine private Marine aus der Taufe, ernannte sich selbst zum Kommandanten, schlüpfte in eine fesche Uniform nach eigenem Design, kommandierte eine Flotte von Schiffen und machte sich zu einer ausserordentlichen Odyssee über die Meere auf, bei der er abwechselnd von CIA, FBI, der internationalen Presse und einer Anzahl von misstrauischen Regierungen und Meeresorganisationen verfolgt wurde. Er hatte bei seiner Rückkehr aus Rhodesien im Sommer 1966 begonnen, geheime Pläne zur Gründung der "See Organisation (Sea Org)" zu machen, indem er die ganze Operation Schicht für Schicht mit Doppeldeutigkeit verhüllte. Seine Absicht war, die Öffentlichkeit glauben zu lassen, dass er zu seiner früheren Profession als Forscher zurückkehren würde; demgemäß kündigte Hubbard im September 1966 an, dass er sich aus seiner Position als Präsident der Kirche der Scientology zurückziehen würde. Diese Scharade wurde durch die Erklärung gestützt, dass die Kirche gut genug etabliert war, um auch ohne seine Führung überleben zu können. In Vorbereitung seines angekündigten Rückzugs trat ein spezielles Komitee zusammen, das untersuchen sollte, wieviel die Kirche ihrem Gründer schuldete; man kam auf die Summe von ungefähr 13 Millionen, doch Hubbard in seiner Großzügigkeit verzichtete auf diese Schulden.

Da er ja immer noch Mitglied des Explorer Clubs war, ersuchte Hubbard um die Erlaubnis, die Klubflagge auf seiner bevorstehenden 'Forschungsreise zu geologischen Erhebungen' mitführen zu dürfen. Seine Absicht war laut seinen Erläuterungen, eine geologische Erhebung ausgehend von Italien über Griechenland und Ägypten bis zum Golf von Aden und weiter entlang der Ostküste Afrikas zu leiten: "Stichproben von Felstypen, Formationen und Erdschichten werden entnommen, um ein Bild der Region zu zeichnen, die Schauplatz von früheren und grundlegenden Zivilisationen dieses Planeten war und aus denen möglicherweise Schlussfolgerungen gezogen werden

können, die den Zusammenhang zwischen geologischen Anordnungen und zivilisatorischem Wachstum beleuchten."

Dieser hochtrabende Unsinn beeindruckte den Explorer Club hinreichend, um die Erlaubnis zum Mitführen der Klubflagge auszusprechen. [Man konnte vom Club jedoch nicht behaupten, dass er solche Anträge minutiös untersuchte - Hubbard hatte die Flagge auch 1961 für ein komplett erfundenes Unterfangen, die 'Archäologische Ozeanexpedition', bekommen, die angeblich untergegangene Städte in der Karibik, dem Mittelmeer und angrenzenden Gewässern erforschen wollte.<sup>[1]</sup>

Am 22. November 1966 wurde die Hubbard Forschungsgesellschaft mit beschränkter Haftung im Londoner Firmenregister eingetragen. Die Direktoren waren L. Ron Hubbard als Expeditionsleiter und Mary Sue Hubbard als Sekretärin der Gesellschaft. Die Ziele der Gesellschaft waren 'Ozeane, Meere, Seen, Flüsse und andere Gewässer zu erforschen, weiters Ländereien und Gebäude in allen Teilen der Welt, um ihre Eigenschaften zu untersuchen und sich dadurch einen Überblick zu verschaffen.'

Hubbard hatte jedoch keine Absicht mehr, geologische Untersuchungen durchzuführen, noch wollte er die Kontrolle über die Kirche der Scientology und damit sein beträchtliches Einkommen aufzugeben. Sein wahres Ziel war, sich von ermüdenen bürokratischen Hindernissen zu befreien, die seine Aktivitäten und Ambitionen einschränkten; seine Vision war ein Bereich auf hoher See, den er nach seinen eigenen Vorstellungen gestalten konnte, der aber doch mit hochentwickelten Kommunikationsmöglichkeiten ausgestattet war, um mit seinen Niederlassungen an Land in Verbindung zu bleiben. Seine Absicht war, Scientology unter dem Deckmantel von Management-Kursen für die Wirtschaft weiter zu propagieren.

Kurz vor Ende des Jahres 1966 hatte die 'Sea Org' - unter diesem Kürzel sollte sie später bekannt werden - heimlich ihr erstes Schiff gekauft, die *Enchanter*, ein 40 Tonnen Schoner, der hochseetauglich war. Um seine Involvierung noch weiter zu verschleiern, fragte Hubbard seinen Freund Ray Kemp, ob er nicht Teilhaber sein wollte. Kemp war ein Mensch, der daran glaubte, dass Hubbard Wolken allein mit der Kraft seiner Gedanken bewegen konnte; als er dann nach St. Hill kam, um für die *Enchanter* zu unterschreiben, schwor er, dass Hubbard einen kleinen magischen Trick ihm gegenüber angewendet hatte: "Wir saßen stundenlang da und es wurde langsam dunkel, als er sagte: 'Wir sollten dieses Ding langsam unterschreiben.' Ich sagte: 'Haben Sie einen Stift?' und er sagte: 'Ja, dort drüben.' Ich ging rüber zum Schreibtisch um den Stift vom Schreibtisch zu holen und er verschwand. Zuerst dachte ich, es wäre aufgrund der Beleuchtung, doch ich versuchte dreimal der Stift zu holen und jedesmal war er weg; da realisierte ich, das er ihn verschwinden ließ. Schließlich sagte ich zu Ron: 'Wenn Sie diesen verdammten Stift einen Moment lang in Ruhe lassen, werd ich unterschreiben.' Er konnte solche amüsanten Sachen machen, er spielte nur ein Spielchen." <sup>[2]</sup>

Kurz nach dem Kauf der *Enchanter* kaufte die Hubbard Forschungsgesellschaft einen alten, rostigen Nordseetrawler, die 414 Tonnen schwere *Avon River*, die in Hull lag, einem geschäftigen Seehafen an der Nordostküste Englands. Hubbard flog dann nach Tanger in Marokko, wo er plante, seine 'Forschungen' fortzusetzen; seine Familie blieb in St. Hill Manor zurück. Mary Sue wollte zu Hause bleiben, denn Diana, die beste Schülerin in der lokalen Tanzschule, war ausgewählt worden, Prinzessin Margaret ein

Bouquet zu überreichen, die ein paar Wochen später das Genée Theater in East Grinstead eröffnen sollte.

Bevor er zum Flughafen gebracht wurde, kritzelte Hubbard Instruktionen für verschiedene Mitglieder des 'Sea Projekt' hin. Eine von ihnen war Virginia Downsborough, eine pummelige und fröhliche New Yorkerin, die fast drei Jahre lang als Auditor in St. Hill gearbeitet hatte. Virginia war sich nie ganz klar darüber, warum sie mit der Ehre einer Einladung zu diesem Projekt bedacht worden war, es sei denn deswegen, weil sie aus einer Seefahrerfamilie stammte und ein wenig über Schiffe und Knoten Bescheid wusste. "Zu dieser Zeit bestand das Sea Projekt nur aus wenigen von uns, die in der Garage zusammenkamen und lernten, Knoten zu knüpfen und einen Schiffsschreiber zu lesen. Ich kaufte ein kleines Segelboot und segelte damit an den Wochenenden, doch das wars dann auch schon. Ron arbeitete immer schon voraus - er wusste, was er vorhatte, doch er weihte uns niemals ein."

"Als er weg war, gab man mir einen versiegelten Umschlag, der seine Initialen trug. Drinnen fand ich die Anordnungen für mich. Ich musste nach Hull gehen, die *Enchanter* seetüchtig machen und sie für eine Generalüberholung nach Gibraltar bringen. Ich brach am nächsten Tag nach Hull auf."

Scientologen folgten Ron's Anordnungen für gewöhnlich ohne zu zögern, egal wie schwierig die Aufgabe auch sein mochte oder wie schlecht sie darauf vorbereitet waren. Virginia Downsborough hatte einen Abschluss als Erzieherin und hatte ein Programm zur speziellen Förderung von Kindern in einer New Yorker Schule geleitet, bevor sie nach St. Hill gekommen war; nichtsdestotrotz brach sie ohne nachzudenken nach Hull auf. "Es mussten eine Menge Dinge in Ordnung gebracht werden, bevor die *Enchanter* fertig zum Auslaufen war", erinnerte sie sich, "also lebte ich die zwei Wochen, während die Arbeiten ausgeführt wurden, auf der *Avon River*, die neben dem anderen Schiff lag und vollkommen verdreckt war."

Die *Enchanter* lief am Neujahrstag mit einem angeheuerten Skipper und einer unerfahrenen Crew von vier Scientologen (inklusive Downsborough) aus. Im Lichte künftiger Sea Org Reisen war dies ein vergleichsweise ereignisloser Trip, abgesehen davon, dass sie den größten Teil ihres Treibstoffs irgendwo vor der Küste von Portugal verloren hatten. Nach einem Kurzaufenthalt in Oporto kam die *Enchanter* wohlbehalten in Gibraltar an - nur um zu erfahren, dass dort für sie kein Anlegeplatz war. Sie erhielten dann eine Nachricht von einem Helfer Hubbards aus Tanger, die besagte, dass Ron krank war, und sie nach Las Palmas auf die Kanarischen Inseln weiterfahren sollten.

"Wir konnten die *Enchanter* in Las Palmas andocken", sagte Downsborough, "und wir waren nur kurz da, bevor Ron auftauchte. Bill Robertson - ein anderer Scientologe - und ich gingen aufs Postamt um einige Briefe abzuschicken. Dort entdeckten wir ein Telegramm von Ron, in dem er schrieb, dass er genau um diese Zeit in Las Palmas ankommen würde und abgeholt werden wollte. Wir sprangen in ein Taxi und kamen gerade rechtzeitig am Flughafen an um ihn abzuholen; er war gerade durch den Zoll gekommen. Wir fanden ein Hotel für ihn in Las Palmas. Am nächsten Tag ging ich dann wieder zu ihm um zu sehen ob er in Ordnung wäre, denn er schien nicht in bester Verfassung zu sein."

"Als ich sein Zimmer betrat, lagen überall alle möglichen Pillen herum. Er schien 60.000 verschiedene Pillen gleichzeitig zu nehmen. Ich war entsetzt, vor allem auch deswegen, weil ich all seine Tiraden gegen Pillen und die Mediziner gehört hatte. Mit ihm war irgendetwas überhaupt nicht in Ordnung, doch ich hatte keine Ahnung, was das war, außer dass er sich in einem Zustand tiefer Depression befand; er erzählte mir, dass er keine Gewinne mehr hatte und sterben wollte. Das sagte er wirklich: 'Ich will sterben'."

Für Hubbard war es wichtig, dass er zu diesem Zeitpunkt in solch einem dramatisch geschwächten Zustand vorgefunden wurde, denn den Scientologen würde bald angekündigt werden, dass er eine 'Forschung von immenser Wichtigkeit vollendet hatte', die irgendwie unergründlich als die 'Feuerwand' beschrieben wurde. Das war das OT 3 (Operierender Thetan 3.Sektion) Material, in dem enthalten waren: 'Die Geheimnisse eines Desasters, das in einem Verfall des Lebens (so wie wir es kennen) in diesem Sektor der Galaxie resultierte.'<sup>[3]</sup> Hubbard, so sagte man, 'war der erste Mensch seit Millionen von Jahren', der eine präzise Route durch die 'Feuerwand' ausgearbeitet hatte. Seine OT-Kräfte waren durch diese Taten bis zu einem solchen Ausmaß angestiegen, dass er in hoher Gefahr war, sich unabsichtlich selbst zu verletzen; in der Tat hatte er sich den Rücken verletzt und sich das Knie und einen Arm im Laufe seiner Forschungen gebrochen.

Virginia Downsborough konnte jedoch keine gebrochenen Gliedmaßen beobachten, doch sie erkannte, dass Hubbard Betreuung brauchte. "Ich zog in einen angrenzenden Raum im Hotel, um mich um ihn zu kümmern. Er weigerte sich, das Essen des Hotels zu sich zu nehmen, also besorgte ich mir eine kleine Kochplatte und kochte im Zimmer Mahlzeiten für ihn, einfache Sachen, Dinge, die er mochte. Mein Hauptanliegen war, dass ich ihn von all den Pillen wegbekommen wollte, die er nahm, und ihn zu überzeugen versuchte, dass es immer noch sehr viel für ihn zu tun gab. Er schlief sehr viel und weigerte sich das Bett zu verlassen."

"Ich weiß nicht, was er da nahm - es machte ihn sicherlich nicht high - doch wusste ich, dass ich ihn davon wegbekommen musste. Ich sprach mit ihm darüber und nahm sie ihm nach und nach weg. Er ließ es geschehen. Er hatte einen großen Stoß von ungeöffneten Briefen aus Tanger mitgebracht, die meisten davon von Mary Sue, und ich brachte ihn dazu, die Briefe zu lesen. Nach ungefähr drei Wochen entschloss er sich das Bett zu verlassen; er fing an kleine Spaziergänge zu machen; dann fing er an sich dafür zu interessieren, was auf der Enchanter los war; ab diesem Zeitpunkt war er dann wieder in Ordnung."

Mary flog nach Las Palmas, sobald Ron wieder auf der Beinen war, und Virginia Downsborough wurde beauftragt, ein Haus für die Hubbards zu finden. Sie mietete die Villa Estrella, eine hübsche weißgestrichene Hacienda mit rotem Ziegeldach auf einem felsigen Kap mit Blick aufs Meer, ungefähr 45 Minuten Fahrtweg von Las Palmas entfernt. "Ich kochte jeden Abend das Essen in diesem Haus für sie," sagte sie. "Ron blieb für gewöhnlich auf und redete die halbe Nacht, während Mary Sue schon längst zu Bett gegangen war. Er hatte diese starke Fähigkeit zur Kommunikation und es war spannend ihm zuzuhören. Ich war fasziniert von seiner Selbstpräsentation, in der er sich immer wieder als Opfer von Frauen darstellte."

Er sprach viel über Sara Northrup und wollte mir anscheinend klarmachen, dass er sie nie geheiratet hatte. Ich verstand nicht, warum das so wichtig für ihn war; ich hatte

Sara nie getroffen und es war mir völlig gleichgültig, doch er wollte mich davon überzeugen, dass die Hochzeit niemals stattgefunden hatte. Als er über seine erste Frau sprach, zeichnete er ein Bild von sich als einem armen verwundeten Burschen, der aus dem Krieg zurückkehrte und von Frau und Familie verlassen wurde, weil er ihnen nur zur Last gefallen wäre. Er sagte, nun mit Mary Sue hätte er alle Vorkehrungen getroffen, um zu vermeiden wieder zum Opfer zu werden." [4]

Als die *Enchanter* dann im Hafen von Las Palmas ankam, unternahm Hubbard mit ihr ausgedehnte Fahrten rund um die Kanarischen Inseln um nach Gold zu suchen, das er in früheren Leben dort vergraben hatte. "Er zeichnete kleine Karten für uns," sagte Virginia Downsborough, "und wir wurden ausgeschickt, um nach diesen vergrabenen Schätzen zu suchen. Er sagte uns, dass er hoffte, den Ballast der *Enchanter* mit solidem Gold zu ersetzen. Ich denke, das Ganze war ein großer Spaß - die größte Show, die die Welt je gesehen hat."

Alle diese Aktivitäten sollten ein streng gehütetes Geheimnis bleiben, und Hubbard bestand auf komplizierten Codes bei der Kommunikation innerhalb der Sea Org. In einer Eilmeldung an Saint Hill bat er seine Anhänger dringend, sich wegen der Sicherheitsvorkehrungen nicht 'wie 007 und albern' vorzukommen. "Wenn Sie die dringenden Anrufe gehabt hätten, die im Geheimdienst aufgrund von Sicherheitslücken reinkamen", sagte er, "würden Sie anfangen zu verstehen, das an der Sache etwas dran ist. 1940 wurde ich einmal von den USA in einer geheimen Mission in ein fremdes, feindseliges Land geschickt, mit dem wir aber noch nicht im Krieg standen. Es war von entscheidender Bedeutung, meine Absichten zu verschleiern. Es wäre fatal gewesen, wenn dort bekannt geworden wäre, dass ich ein Marineoffizier war. Aus Intuition reiste ich nicht sofort ab; am nächsten Tag sandte die US-Administration mir einen Brief, der - wenn ich schon abgefahren wäre - mir in dieses Land nachgeschickt worden wäre. Ich wurde mit vollem Rang und Namen adressiert und informiert, dass ich nach dem 15. April in Washington eine weiße Mütze tragen sollte. Wäre ich schon abgereist gewesen, hätte mich dieser Brief als Nachsendung erreicht und zum Tode durch ein Erschießungskommando verurteilt." [5]

Während Hubbard in Las Palmas war, entwickelte er Phobien gegen Staub und Gerüche, die zur Ursache von häufigen explosiven Wutanfällen wurden. Er beklagte sich dauernd darüber, dass seine Kleider nach Seife rochen; oder er bekam Erstickungsanfälle von Staub, den niemand sonst entdecken konnte. Egal wie oft die Decks der *Enchanter* geschrubbt wurden, sie waren niemals sauber genug für den Commodore. Auch die Routinefahrten zwischen dem Hafen und der Villa Estrella wurden zur Geduldsprobe für alle anderen im Fahrzeug. "Manchmal dachte ich, wir würden niemals ankommen," sagte Virginia Downsborough. "Alle paar Meilen bestand er darauf anzuhalten, weil Staub in der Lüftung war. Er konnte sich so in seine Wut hineinsteigern, dass ich manchmal dachte, er würde das Auto zu Kleinholz machen."

Im April 1967 lief die *Avon River* in den Hafen von Las Palmas ein - nach einer Fahrt von Hull, die der Kapitän John Jones später als 'den seltsamsten Trip meines Lebens' bezeichnen würde. Abgesehen vom Ersten Maat war Jones der einzige professionelle Seemann an Bord. "Meine Crew waren sechzehn Scientologen und vier Scientologinnen, die einen Trawler nicht von einer Strassenbahn unterscheiden konnten", berichtete er einem Reporter des *Daily Mirror* bei seiner Rückkehr nach England.

Kapitän Jones hätte die Schwierigkeiten vielleicht vorhersehen können, als er für diese Reise unterschrieb und darüber informiert wurde, dass von ihm erwartet wurde, das Schiff gemäß dem *Org Buch* zu führen, einem Segelführer, der vom Gründer der Scientology-Kirche geschrieben wurde und daher von den Scientologen als unfehlbare Offenbarung angenommen wurde. "Ich wurde instruiert, abgesehen von Licht, Radio und Richtungsweiser, kein weiteres elektronisches Equipment zu benutzen. Wir hatten Radar und anderes fortgeschrittenes Equipment an Bord, das ich aber nicht benutzen durfte. Man sagte mir, das war alles im *Org Buch* festgelegt, dem ohne Fragen Folge zu leisten war."

Den Ratschlägen in diesem geschätzten Manual folgend stieß die *Avon River* beim Auslaufen an das Dock in Hull und hatte kaum die Mündung des Flusses Humber verlassen, als der scientologische Navigator, der natürlich das von Hubbard empfohlene Navigationssystem anwandte, zugab, dass er verloren war. "Ich blieb also bei meiner Uhr und dem Sextanten", sagte Kapitän Jones, "und so wusste wenigstens *ich*, wo wir waren."

Als der alte Trawler sich durch die windzerzausten Gewässer des englischen Kanals arbeitete, kam es zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem ranghöchsten Scientologen an Bord und dem Kapitän darüber, wer denn nun das Kommando hatte. Als dann die *Avon River* in Falmouth anlegte um nachzutanken, drohten sowohl der Kapitän als auch der Erste Maat, ihre Sachen zu packen und das Schiff zu verlassen. Hektische Telephonate nach East Grinstead führten schließlich dazu, dass der protestierende Scientologe zurück nach Saint Hill beordert wurde und sich die Wogen wieder glätteten. Der Rest der Reise verging ohne weitere Zwischenfälle, obwohl die zwei Seeleute aufs äusserste von ihrer Crew irritiert waren - speziell in den Stunden, in denen diese mit ihren E-Metern herumtüftelten.<sup>[6]</sup>

In Las Palmas wurde die *Avon River* an dem Platz am Trockendock festgemacht, der kurz zuvor von der *Enchanter* freigegeben worden war und für eine Generalüberholung vorbereitet. Ein Arbeitstrupp heiter dreinblickender See-Projekt Mitglieder war dazu schon auf den Kanaren angekommen, unter ihnen Amos Jessup, ein Philosophiestudent aus Connecticut. Der Sohn eines der Herausgeber des *Life*-Magazins war 1966 während seines Studiums in Oxford nach Saint Hill gekommen, um zu versuchen seinen jüngeren Bruder dort herauszuholen und war stattdessen konvertiert und selbst dort geblieben. "Ich war schnell davon überzeugt", sagte er, "dass es sich nicht um einen gefährlichen Kult, sondern um eine wichtige fortgeschrittene Philosophie handelte."

"Für mich war im Frühjahr 67 alles klar und als ich dann hörte, das LRH Personal für ein Kommunikationsschiff suchte, meldete ich mich sofort freiwillig und wurde nach Las Palmas geschickt. Man gab uns allen eine Tarngeschichte, sodass niemand wusste, dass wir Scientologen waren; wir sollten sagen, dass wir für die Hubbard Forschungsgesellschaft an archäologischen Projekten arbeiteten."

"Am Tag unserer Ankunft wurde die *Avon River* an ihrem Platz festgemacht. Sie sah nach dem aus, was sie im Grunde war - ein alter, abgetakelter, ölgetränkter, rostiger Dampftrawler. Unsere Arbeit bestand darin, eine Generalüberholung durchzuführen. Wir sandstrahlten sie von vorn bis hinten, strichen an, bauten Kojen ein, wo sich die Seilkästen befunden hatten, wandelten den Raum, in dem der Lebertran gekocht worden war, in weitere Kojen um und bauten Decks in die Frachträume ein, um Platz

für Büros zu schaffen. LRH entwarf eine Anzahl von Verbesserungen - ein größeres Ruder und ein System von Liften, um kleine Boote hochzuziehen."<sup>[7]</sup>

Hubbard tauchte jeden zweiten Tag auf, um den Fortgang der Arbeiten zu überprüfen, doch es ging ihm nie schnell genug und so wurden ständig weitere See Projekt Mitglieder nach Las Palmas geflogen um mitzuarbeiten. Hana Eltringham, eine ehemalige Krankenschwester aus Südafrika, kam im August an. "Auf den ersten Blick sah das Schiff furchtbar aus, alles war voller Rost", sagte sie. "Man musste eine lange wackelige Leiter hinaufklettern, um an Deck zu kommen. Als ich über die Reling kletterte, sah ich, dass durch das Sandstrahlen alles von Sand bedeckt war; es schliefen Leute auf dem Sand, offensichtlich erschöpft."

"Nichtsdestotrotz war es sehr aufregend dort zu sein. Es war eine große Ehre zum See Projekt eingeladen zu werden; wir waren die Elite, so wie die Marine Corps. Alle von uns waren mit Haut und Haaren Scientologen - hochmotiviert; für mich war es ein großes Abenteuer."

Nach zwei Wochen als Helferin an Deck wurde Hana zum Ethik Offizier befördert. "Mein Job war, darauf zu schauen, dass die Crew nicht herummurkste. Ich fühlte mich verantwortlich dafür Fehler zu finden, bevor er sie fand, denn er wurde dann sehr wütend - er schrie und kreischte herum, wenn etwas nicht in Ordnung war. Damals hatte ich meistens Angst vor ihm."

"Eines Nachmittags stand ich mit einem Klemmbrett und Papier an Deck und wartete darauf, dass er kommen würde. Ich wusste, dass etwas nicht in Ordnung war, denn ich konnte sehen, dass sich seine Miene verdüsterte, als er auf das Schiff zuschritt, aber noch 15 - 20 Yards entfernt war. Als er zum Schiff kam, fing er an zu schreien, in dem er seine Lungen bis zum Anschlag füllte und dann losbrüllte *"Was machen sie da? Warum machen sie das?"* während er auf die eine Seite des Schiffs zeigte. Er kam die Leiter hoch und schrie immer noch wie wild. Ich wusste nicht, was los war und er wies mich an, auf die eine Seite des Schiffs zu schauen. Ich streckte meinen Kopf über die Reling und schaute nach, warum zum Teufel er so geschrien hatte. Die Anstreicher, die den Rumpf weiß anmalten, benutzten alte Roller, sodass die Farbe von den Rollern eine pelzartig aufgerauhte Schicht an der Oberfläche hatte. Er hatte das aus grosser Entfernung gesehen. Es war ausserordentlich. Ich war beeindruckt."<sup>[8]</sup>

Solche Zwischenfälle führten unweigerlich dazu, dass den Missetätern 'lower conditions (niedrige Zustände)' zugewiesen wurden; die Strafen dafür waren inzwischen zu einem Strafenkatalog zusammengefasst worden. Die harmloseste davon war 'emergency (Notlage)', die von 'liability (Belastung)' gefolgt wurde, in der der unglückselige Übertäter seine Bezahlung einbüsste, die Räumlichkeiten der Org nicht verlassen durfte und den anrühigen grauen Lappen am Arm tragen musste. Im Zustand 'treason (Verrat)' wurden alle Uniform-Insignia entfernt und der Lappen wurde durch eine schwarze Markierung auf der linken Wange ersetzt. Bei 'doubt (Zweifel)' wurde der Missetäter bestraft, indem er aus der Org ausgesperrt wurde; man durfte dann nicht mehr mit ihm kommunizieren. Ganz am Ende der Skala kam der gefürchtete Zustand 'enemy (Feind)' - 'kann seines Besitzes beraubt werden oder von einem Scientologen mit welchen Mitteln auch immer verletzt werden, ohne dass dieser Scientologe disziplinarische Massnahmen zu erwarten hätte. Kann ausgetrickst, verklagt, angelogen oder zerstört werden."

Auch wenn sich Hubbard auch offiziell als Präsident der Scientology-Kirche zurückgezogen hatte, so setzte sich doch der Strom seiner Erlässe und Verordnungen ununterbrochen fort. Er erinnerte die Scientologen in einem Policy-Brief, den er in der Villa Estrella in Las Palmas diktierte, an die Strafen für niedrige Zustände. Er fand auch Zeit, einen Vortrag aufzunehmen, in dem er vor einer weltweiten Konspiration warnte, die Scientology zerstören wollte. Die findige Mary Sue hatte dieser Konspiration offensichtlich bis in die allerhöchsten Ebenen nachgespürt; es handelte sich angeblich um eine Intrige internationaler Banker und Zeitungsbarone, die mächtig genug waren, viele Staatsoberhäupter zu kontrollieren, unter ihnen auch den britische Premier Minister Harold Wilson.

Während Hubbard gegen internationale Konspirationen wettete und seine stümperhaften Arbeitstrupps anschrte, die sich bemühten, die *Avon River* seetüchtig zu machen, kamen gute Neuigkeiten von einer 'Mission' aus England (Aufgaben im Auftrag Hubbards wurden immer zu 'Missionen' aufgeblasen). Seit vielen Monaten hatten zwei ranghohe Scientologen, Joe van Staden und Ron Pook, die europäischen Häfen nach einem großen Schiff durchkämmt, etwas in der Art eines Kreuzfahrtschiffs, das als Flaggschiff für die Sea Org benutzt werden konnte. Im September berichteten sie via Telex, dass sie in Aberdeen genau das Schiff gefunden hatten, das Ron gesucht hatte. Es handelte sich um die *Royal Scotsman*, einem 3280 Tonnen Motorschiff, das 1936 erbaut worden war und vor kurzem noch als Rinderfähre auf der Irischen See in Dienst stand. Trotz ihres Alters war sie in gutem Zustand und konnte nach Meinung von Staden und Pook vermutlich für nicht viel mehr als 60.000 £ gekauft werden. Geld spielte für Hubbard keine Rolle; allein Saint Hill nahm pro Woche etwa 40.000 £ an Kursgebühren ein. Er beauftragte Staden und Pook sofort, die Verkaufsverhandlungen zu eröffnen und zu veranlassen, dass die *Royal Scotsman* zu den anderen Schiffen in Las Palmas stieß, obwohl die *Avon River* immer noch auf dem Trockendock war.

Es war nur natürlich, dass der Kommodore, der ja nicht der geduldigste Mensch war, seine Flotte zum frühest möglichen Zeitpunkt um sich versammelt haben wollte; er war ständig irritiert von den - seiner Meinung nach - unnötigen Verzögerungen bei der Instandsetzung der *Avon River*. Zu dieser Zeit arbeiteten 35 Scientologen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang auf dem Schiff, sie sägten, lackierten, hobelten, schrubben und polierten. Die Brücke war komplett neu konstruiert und mit neuen Kompassen und Navigationsgeräten ausgestattet worden, alle Kabinen waren dampfgereinigt, der Ladungsraum für den Fisch war in einen Hörsaal mit Reihen von Schreibtischen umfunktioniert worden, und es gab ein Forschungsbüro für den Kommodore genau vor der Brücke.

Als sie schließlich fertiggestellt und dienstbereit war, konnte man kaum von einem herausragenden Erfolg sprechen. Als der Trawler, sauber weiß gestrichen, das Trockendeck hinunterglitt, erkannte man zu spät, dass keine Vorkehrungen getroffen worden waren, um sie im Wasser abzubremsen. Sie trieb dann hilflos in der Bay, bis ein Boot gefunden werden konnte, das sie an eine fixierte Boje drückte. Wie um diese peinliche Demütigung noch zu verschlimmern, erschien die *Enchanter* im Schlepptau eines anderen Schiffes am Horizont. Sie hatte auf der Suche nach den vergrabenen Schätzen des Kommodore aus früheren Leben schlappgemacht. Zwei Tage später brachen beide Schiffe zu einer unsicheren Reise nach Gibraltar auf.



Inzwischen hatte die *Royal Scotsman* Aberdeen verlassen, doch hatte man die Rechnung ohne die Handelskammer gemacht, diejenige britische Gesellschaft, die für die Sicherheit der in England registrierten Schiffe verantwortlich war. Am 7. November hatte ein Rechtsanwalt, der im Namen der neuen Besitzer der *Royal Scotsman* auftrat, bei der Handelskammer in London beantragt, das Schiff als Vergnügungsyacht neu zu registrieren und um die Erlaubnis zum Auslaufen nach Gibraltar angesucht. Man informierte ihn, dass eine solche Umklassifizierung erhebliche Umbauarbeiten mit sich bringen würde - gemäß dem Abkommen zur Sicherheit auf See von 1960 würde das Schiff ein gültiges Höchstgewicht für die Ladung, entsprechende Vorkehrungen zur Beladung, Sicherheitsausrüstung und Radargeräte brauchen.

Die Sea Org versuchte es daraufhin mit einer anderen Taktik: Ein paar Tage später lief die *Royal Scotsman* in Southampton an der Südküste ein; dort versuchte man, sie bei der Hafenaufsicht als Walfangschiff zu deklarieren. Diese plötzliche Transformation erweckte naturgemäß Verdacht und die Behörden antworteten damit, dass sie das Schiff in Sicherheitsverwahrung nahmen, um zu verhindern, dass es in See stach, ohne die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen zu haben.

Diese Neuigkeit, die man nervös an L. Ron Hubbard in Gibraltar übermittelt hatte, verursachte eine vorhersagbare Explosion. Hubbard schimpfte über die Blödheit der Leute, die eigentlich dazu da waren um ihm zu helfen, und schäumte über die Ungerechtigkeit, daran gehindert zu werden, das zu tun, was er mit seinem eigenen Schiff vorhatte. Als er sich wieder beruhigt hatte, beschloss er, dass die einzige Lösung war, mit einer handverlesenen Crew nach England zu fliegen, das Kommando über die *Royal Scotsman* zu übernehmen und ungeachtet der Proteste der Handelskammer auszulaufen.

Kurz darauf traf eine seltsame Gruppe von Seeleuten in blauen Matrosenanzügen, weissen Hemden mit Polokragen und kleinen Hüten auf einem Flug aus Gibraltar am Flughafen in Gatwick ein. Ihr Führer war ein großer, rotgesichtiger Mann, der eine weisse Schirmmütze trug und einen offiziellen Brief bei sich hatte, der erklärte, dass es sich bei der Gruppe um eine Crew handelte, die ein Schiff an die Hubbard Forschungsgesellschaft ausliefern sollte. In der Zollhalle warf ein Zollbeamter einen kurzen Blick auf den Brief, mit dem der rotgesichtige Mann herumwedelte und fragte beiläufig: "Handelt es sich hier um den gleichen Hubbard, dem der Platz in East Grinstead gehört?" "Oh ja", dröhnte der rotgesichtige Mann, "Mr. Hubbard ist selbst Forscher." Amos Jessup, der direkt hinter Hubbard stand, staunte nur so über dessen Gelassenheit.



Ein seltenes Bild des 'geheimnisvollen Schiffes', der *Royal Scotsman*, mit dem der Kommodore das Mittelmeer befuhr. (Granada Television Ltd)

Die angeblichen Matrosen stiegen in einen Wagen ein, der ausserhalb des Flugzeugs auf sie wartete und wurden direkt zu den Docks nach Southampton gefahren, an den Anlegeplatz der *Royal Scotsman*. "Alle stiegen aus und starrten auf dieses riesige Schiff", erinnerte sich Jessup. "Ich war erschreckt und beeindruckt von der Größe des Schiffs. Es hatte drei Decks und war 357 Fuß lang. Ich sollte den Posten des Kommandanten übernehmen. Ich wusste nicht alles, was ich über das Kommandieren eines Schiffes wissen sollte und war ziemlich schockiert über das Ausmaß dessen, was mir da anvertraut worden war.

"Nachdem wir an Bord waren, rief LRH alle zusammen und ließ uns auf die Stufen zwischen Deck A und Deck B sitzen. Er stand am Ende der Stufen und sagte: 'Vielleicht schaut das für euch wie ein riesiges und überwältigendes Ding aus, doch lasst euch nicht einschüchtern. Ich bin schon mit größeren Schiffen zurecht gekommen. Es ist wie ein Traum, sie zu handhaben und sie fährt sich wie ein Cadillac mit großem Zwillingmotor. Sonst ist nichts dahinter.' Wir waren zwar alle schon eine Wir-werdens-packen Gruppe, doch jeder fühlte sich nach dieser Ansprache ein wenig besser."

Während der nächsten paar Tage gab es am Anlegeplatz der *Royal Scotsman* ständige Aktivitäten. Alle paar Stunden kam ein Lastwagen aus Saint Hill an, der mit Aktenschränken beladen war, die dann an Bord gehievt wurden. Taxis spuckten eifrige Saint Hill Freiwillige aus, die ihre Taschen und den 'Eine-Milliarde-Jahre-Vertrag' umklammerten, den Hubbard kurz zuvor als Bedingung für den Dienst in der Sea Org eingeführt hatte. Mary Sue und die Kinder kamen an und zogen in die Zimmer im Oberdeck ein, die für die Familie Hubbard reserviert worden waren.

Diana Hubbard war damals fünfzehn, Quentin dreizehn, Suzette ein Jahr jünger und der kleine Arthur erst neun. Sie waren in Gesellschaft von einigen wenigen anderen Kindern auf dem Schiff; eine Notiz wurde an die Tür des Salons angeheftet, die klarmachte, wie sie behandelt werden sollten: 'Ein Tutor wird für die Kinder bereitgestellt, der einen Stundenplan von Arbeits- und Spielstunden festlegt. Jedem, der ein Kind von seiner Arbeit oder seinem Spiel abhält, wird der Zustand 'Nicht-Existenz (Non-Existence)' zugewiesen. (Strafen für Nicht-Existenz: Muß alte Kleidung tragen. Darf sich nicht waschen. Frauen dürfen sich kein Make-Up auflegen oder sich die Haare machen. Männer dürfen sich nicht rasieren. Kein Mittagsessen ...)<sup>[9]</sup>

Nicht jeder in der Crew war ein Freiwilliger. John McMaster, den Hubbard zu einem früheren Zeitpunkt als den ersten Papst der Scientology-Kirche bezeichnet hatte, war kürzlich in Ungnade gefallen, vermutlich weil er zu einflussreich geworden war. McMaster, ein schwächlicher Mann mit goldblondem Haar, war als Evangelist von Scientology in der Welt herumgereist, hatte große Zuschauermengen angezogen, war populär - und hatte sich dadurch die Feindschaft von L. Ron Hubbard zugezogen. Bei einer kurzen Rückkehr nach Saint Hill wurde ihm plötzlich ein niedrigerer Zustand (lower condition) zugewiesen, alle seine Qualifikationen wurden ihm entzogen und er hatte sein Training von vorne zu beginnen.

Jahre später erinnerte er sich an seine Erfahrungen mit großer Bitterkeit; er bezeichnete Hubbard verächtlich dann nur mehr als Fettwanst: "Ich sollte plötzlich eines Sonntagmorgens um neun Uhr mit all meinen Kleidern in Saint Hill Manor erscheinen. Draussen war ein großer offener Lastwagen, der mit Akten und Aktenschränken beladen wurde; man wies mich an, mich hinten auf die Ladefläche zu setzen. Ich hatte keine Ahnung, wohin die Reise gehen sollte. Als wir dann die Southampton Docks erreichten, war ich völlig durchgefroren. Ich konnte mich kaum mehr bewegen. Vergessen Sie nicht, es war ja November! Man brachte mich auf das Achterdeck, und dieser große fette Körper erschien. Es war Fettwanst. "Du hast also geruht, dich zu uns zu begeben, nicht?" sagte er. "Nun ja, anscheinend bin ich da", sagte ich. "Wenn du gekommen bist um dich uns anzuschliessen, dann komm ich runter, um dir die Hand zu schütteln", antwortete er. Er kam runter, ergriff meine Hand, realisierte dann, dass ich völlig durchgefroren war und fing an herumschreien, dass ich in eine warme Kabine gebracht werden sollte. Ich saß ungefähr drei Stunden in dieser Kabine, bis ich wieder aufgetaut war. Man sagte mir dann, dass ich den Posten einer Küchenhilfe haben sollte. Zu dieser Zeit war ich schon an den Wahnsinn von Hubbard gewöhnt und konnte von ihm nicht mehr gedemütigt werden. Es machte mir nichts aus. Wenn sie wollten, dass ich Töpfe reinigte und das Deck schrubbte, so war ich damit einverstanden." <sup>[10]</sup>

Um seine unerfahrene Crew zu ergänzen, heuerte Hubbard einige erfahrene Seeleute inclusive eines Chefmaschinisten an, doch das konnte Unfälle nicht verhindern - die schon passierten bevor (!) die *Royal Scotsman* überhaupt ausgelaufen war. Einer der Rekruten war auf der Landungsbrücke als Quartiermeister tätig und bemerkte erst als es schon zu spät war, dass die Pufferplanken sich bei beginnender Ebbe am Dock verkantet hatten. Eine kleine Gruppe von Hafenarbeitern beobachtete mit unverhohlenem Amusement, wie die Crew der *Royal Scotsman* versuchte, ihr riesiges Schiff vom Dock zu hebeln. Es war hoffnungslos: Die Pufferplanken krachten, splitterten und brachen schließlich vom Schiffsrumpf.

Hubbard nahm die Gelegenheit wahr, die ganze Mannschaft an der Mole antreten zu lassen, um ihnen zu zeigen was passiert war. Er erinnerte sie daran, dass sie alle als Thetane in dem einen oder anderen ihrer früheren Leben Seefahrererfahrung gemacht haben mussten. "Der Kern der Sache ist, dass ihr alle schon eine lange Zeit hier seid", betonte er. "Hört auf, so zu tun, als wüsstet ihr nicht worum es geht, denn ihr wisst, worum es geht." Amos Jessup sagte, danach fühlte sich jeder etwas besser.

Während all dieser Vorkommnisse hatte Hubbard Hana Eltringham auf eine streng geheime Mission geschickt, um die *Royal Scotsman* in Sierra Leone neu zu registrieren, um so die Aufmerksamkeit der Handelskammer zu umgehen. Hana flog zuerst zurück nach Las Palmas, wo sie sich mit einem spanischen Rechtsanwalt traf, der schon früher für die Kirche gearbeitet hatte. Zusammen flogen sie dann nach Sierra Leone, einer kleinen mosquitogeplagten Republik an der Westküste Afrikas. In der Hauptstadt Freetown dauerte es 36 Stunden, bis der Papierkram erledigt war. Inzwischen kaufte Hana eine grosse Flagge von Sierra Leone. Am 28. November, weniger als drei Tage, nachdem Hana Großbritannien verlassen hatte, war sie wieder auf dem Rückweg nach Gatwick; in ihrem Gepäck befanden sich die neuen Papiere des Schiffs. Sie nahm ein Taxi vom Flugplatz direkt zu den Docks von Southampton.

"Ich kam um ungefähr vier Uhr nachmittags an Bord an und brachte die Papiere direkt zu LRH, der gerade im großen Speisesalon mit den Schiffsoffizieren Tee trank. Er war erfreut mich zu sehen und sehr zufrieden, die neue Registrierung zu haben. Doch als er die Papiere durchblätterte, bemerkte er etwas und begann die Stirn zu runzeln. Ich spürte die bekannte Angst in mir hochsteigen. "Hast du das bemerkt?" sagte er und zeigte auf den Namen des Schiffs auf den Papieren. Ich schaute nach und sah, dass das 's' ausgelassen worden war und das Schiff "*Royal Scotman*" geschrieben war. Ich begann eine Entschuldigung zu stammeln, doch plötzlich lächelte er, ergriff meine Hand und begann sie zu drücken. "Doppelte Gratulation", sagte er. "Jetzt hat das Schiff auch einen neuen Namen." Er gab sofort Order, überall den Namen auszubessern.

Am nächsten Tag suchte die *Royal Scotman* um die Erlaubnis zum Auslaufen an, um wegen weiterer Reparaturen Brest in Nordwest-Frankreich anzulaufen. Die Hafengebörden in Southampton hatten nun keine Möglichkeit mehr, ein Schiff, das in Sierra Leone registriert worden war, noch weiter aufzuhalten. Im Morgengrauen lief das Schiff aus, hisste die Flagge von Sierra Leone - und krachte auf dem Weg in tiefe Gewässer in die Schutzseisen des inneren Hafens. Es sollte eine haarsträubende Jungfernfahrt für das Flaggschiff der Sea Org werden, wie Hana Eltringham berichtete:

"Wir fuhren an diesem Abend in einen furchtbaren Sturm. Der Maschinenraum war in einem sehr schlechten Zustand; die Hauptmotoren liefen nicht besonders gut, ebenso die Generatoren, und da die Farbe im Maschinenraum so dreckig war, konnte man nicht erkennen, wo die Wasser- und wo die Treibstofflinien liefen. Auf der Hälfte des Weges zwischen Southampton und Brest gab einer der Generatoren den Geist auf."

"Ich war auf der Brücke als Offizier vom Dienst. Wir waren 3 bis 5 Meilen von der Nordwestküste Frankreichs entfernt. Ich konnte vorne auf der Hafenseite die Bojen sehen, die die felsige Küstenlinie markierte, die sich weiter südwärts erstreckte. Doch als wir dann versuchten in den Bucht bei Brest einzulaufen, bemerkte ich, dass die rotblinkenden Bojen gegen den Bug des Schiffs schwangen. Ich realisierte, dass wir von einer Strömung erfasst worden waren und gegen die Felsen gedrückt wurden."

"Das Schiff fing an, ziemlich übel hin und her zu schwanken; jedesmal dauerte es länger, bis es sich wieder stabilisiert hatte. Obwohl es Stabilisatoren hatte, steigerte es sich von einem Fünf-Grad Schlingern bis zu einem 25 Grad Schlingern; beim letzten Schlingern war es drauf und dran zu kippen. Wir hingen alle auf der Brücke und in diesem Moment begann der alte Mann [Hubbard] Bill Robertson, den Navigator, anzuschreien: "Bring uns wieder zurück auf Kurs und raus hier! *Bring uns wieder zurück auf Kurs und raus hier!*" Er brüllte richtig. Das Schiff fing an herumzuschwanken, sehr langsam und nervenzehrend. Es war schaurig. Ich war voller Angst und ich glaube Hubbard auch - so wie er schrie, auf der Brücke ausharrte und uns anstarrte.

"Sobald wir aus der Gefahrenzone heraus waren und ungefähr 10 Meilen entfernt von der Küste Richtung Süden lagen, nahm er das ganze Personal der Brücke zu sich in die Kabine, die sich direkt hinter der Brücke befand. Er sagte uns, dass er aufgrund dieses Vorfalls, bei dem das Schiff auf dem Spiel gestanden war, da es nicht ganz seetüchtig war, sich entschlossen hatte nicht nach Brest einzulaufen, selbst wenn das den Vorschriften widerspräche. Wir würden weiter nach Süden Richtung Mittelmeer fahren. Die Art und Weise, wie er uns das mitteilte, war, als ob er uns von der Richtigkeit dieser Entscheidung überzeugen wollte. Er ging es wieder und wieder mit uns durch, um sicherzugehen, dass wir es verstanden hatten. Dann trug er die Ereignisse ins Logbuch ein, ein 2-3seitiger Eintrag, der die Gründe erklärte, warum wir nicht nach Brest einliefen und wir alle unterschrieben."

"Am nächsten Tag gab es eine weitere Beinahe-Katastrophe: Wir planten nach Gibraltar einzulaufen, um dort mit der *Avon River* zusammenzutreffen. Es war ungefähr fünf oder halb sechs am Nachmittag, als wir die Strasse von Gibraltar erreichten. Wir waren auf der nördlichsten Fahrspur ins Mittelmeer und konnten sehen, dass sich ein Sturm zusammenbraute. Der Sturm zog schnell auf, die Wasser waren sehr aufgewühlt, und während wir darum kämpften, die Kontrolle über das Schiff nicht zu verlieren, verloren die Ölleitungen von der Brücke zum Maschinenraum an Druck und die hydraulische Steuerung auf der Brücke gab den Geist auf. Das Schiff driftete über die südlicheren Fahrspuren Richtung marokkanische Küste. Wir stellten die "Ohne Kommando" Leuchten raus, sodass die anderen Schiffe sehen konnten, dass wir drifteten. Dann fingen wir wie wild daran zu arbeiten, die Notsteuerung am Achterdeck zum Funktionieren zu bringen. Es regnete in Strömen und war sehr kalt. Mitten in all dem Schlamassel funkten wir Gibraltar an, damit sie uns halfen und einen Schlepper schickten, um uns in den Hafen zu ziehen. Sie weigerten sich. Sie sagten, aufgrund dessen, dass wir unsere Fahrplanordnungen übertreten hatten, hätten wir nicht das Recht, in irgendeinen englischen Hafen einzulaufen. Ich kann mich erinnern, dass LRH sie über Funk anflehte: "Wir haben Frauen und Kinder an Bord. Wir sind in Gefahr!" Doch sie kamen nicht, um uns zu helfen. Ich war entsetzt. Das war mein erster großer Schock."

"Wir hatten es endlich geschafft, alle Komponenten zu finden um die Notsteuerung auf der Achterdeck-Brücke zusammenzubauen. Da waren wir also, Ron, Pook und ich und hingen am manuellen Steuerrad und versuchten das Schiff zu steuern, während jemand einen Regenschirm über uns hielt, ein weiterer mit einer Taschenlampe auf einen kleinen Handkompass leuchtete und ein anderer mit einem Walkie-Talkie mit der Brücke sprach, wo der Kreiselkompass war. Mary Sue rannte mit Tassen von heißem Kakao hin und her."

"Ich konnte immer noch Brocken von LRH's Funkkontakt mit Gibraltar hören und ich erinnere mich, wie ich dort stand, das Steuerrad in meinen schmerzenden Armen hielt, die Tränen rannen mir übers Gesicht und ich dachte: Niemand will uns, wohin können wir jetzt nur gehen? Dass uns der britische Hafen Hilfe verweigert hatte, führte mir die Ungeheuerlichkeit unserer Situation vor Augen und meine Emphatie für den alten Mann stieg um das tausendfache. Er war in England unerwünscht und war von den verschiedensten Orten dieser Welt weggewiesen worden. Ich konnte über nichts anderes nachdenken, als dass niemand diesen brillanten Menschen und seine Gaben haben wollte."

Da ihnen das Einlaufen in Gibraltar verweigert worden war, setzte die *Royal Scotman* ihre Reise im Mittelmeer mit dem Notsteuer fort. Man hielt Kurs auf das Fürstentum Monaco, wo Hubbard hoffte willkommener zu sein. Die Nahrungs- und Wasservorräte gingen langsam zur Neige und der Koch war gezwungen, Suppen aus Seewasser zu kochen, als das Schiff Anfang Dezember auf Monte Carlo zuhielt. Es war zu groß um in den Hafen einzulaufen, doch die Hafenbehörde erlaubte, dass die Tanks und die Nahrungsvorräte aufgefüllt werden konnten; zudem wurden Techniker an Bord gebracht, die das Steuerrad reparierten. Von Monaco lief die *Royal Scotman* nach Cagliari auf Sardinien aus, wo sie dann erstmals seit der Abfahrt aus Southampton wieder andockte.

Falls Hubbard einen Grund gehabt haben sollte, Sardinien anzulaufen, dann behielt er ihn für sich. Während sie dort waren, erhielt er ein Telegramm, das einen weiteren Anfall unkontrollierter Wut auslöste und jeden um ihn herum nach Deckung suchen ließ. Die *Avon River* war nördlich der Balearen in Stürme von Hurrican-Stärke geraten: das Meiste der Ausrüstung an Deck war über Bord gegangen und die verängstigte Crew war ordentlich durchgeschüttelt worden. Als Hubbard das Telegramm las, begann sein Gesicht zu zucken. Er ging zum Tisch mit den Karten, stieß wie verrückt mit seinem Finger darauf und brüllte: "*Was haben sie dort oben gemacht?*"

John O'Keefe, der unglückliche Scientologe, dem das Kommando über die *Avon River* gegeben worden war, hatte seine Instruktionen durcheinander gebracht und war Meilen vom Kurs abgekommen, als ein Regenschauer sich zum Sturm entwickelte. Er hätte schon weit im Süden vor den Balearen sein sollen und auf der Route nach Cagliari, wo er die *Royal Scotman* treffen sollte. Hubbard kochte immer noch vor Wut, als die *Avon River* schließlich in den Hafen von Cagliari mehr hineintorkelte als einlief. Er weigerte sich, mit O'Keefe zu sprechen und berief ein Beweis-Komitee ein (ein Com-Ev in scientologisch), das O'Keefe unweigerlich der Pflichtversäumnis für schuldig befand. Es wurde ihm ein niederer Zustand zugewiesen, er wurde seines Postens enthoben und bekam einen untergeordneten Job im Maschinenraum. O'Keefe, der der Meinung war, er hätte richtig gehandelt um das Schiff zu retten, war am Boden zerstört.

Dieses demütigende Ritual warf einen Schatten über die Weihnachtsfeier; bald darauf orderte der Commodore beide Schiffe wieder zurück über das Mittelmeer nach Valencia - eine 500 Meilen Seereise, die zur großen Erleichterung beider Crews ohne Zwischenfälle verlief. Nachdem die Schiffe nebeneinander vertäut waren, suchte O'Keefe seine Freundin Hana Eltringham auf. "Ich war schockiert über seine Verfassung", sagte sie. "Er hatte ungefähr 10 Kilogramm abgenommen und schaute aus wie ein Skelett, mit hohlen Augen und eingefallenen Wangen. Es war unglaublich."

Er sagte mir, dass er darüber nachdachte zu gehen, und auch ich begann dann darüber nachzudenken. Es war das erste Mal, dass ich wirklich infrage stellte, was da passierte. Ich dachte ungefähr eine Woche darüber nach, doch am Ende konnte ich einfach nicht gehen. Ich endete bei dem Gedanken, dass ich ein zuverlässiges Sea Org Mitglied war, dass ich für die Freiheit kämpfen musste, dass das nicht unbedingt ein leichter Weg war, dass ich Hindernisse überwinden und der Unterdrückung entgegentreten musste. Das war ein kritischer Moment, doch ich schaffte es jegliches Verlangen zu unterdrücken, diesen Wahnsinn hinter mir zu lassen."

Stanley Churcher, einer der drei professionellen Seeleute auf der Royal Scotman, hatte keine derartigen Zweifel. Angeheuert als Schiffszimmermann in Southampton hatte er bei der Ankunft in Valencia von seinen Schiffsgefährten gründlich die Nase voll. Es wurde ihm der Zustand 'Zweifel' zugewiesen, weil er sich 'einem Befehl widersetzt, zur Desertierung ermutigt, aufrührerische Treffen toleriert und versucht hatte, den Schiffssingenieur ebenfalls zu diesen Dingen anzustiften.' Mr. Churcher machte gegenüber den scientologischen Offizieren in ein paar deftigen Worten klar, was er von ihrem Mumpitz hielt und wurde prompt entlassen.

Zurück in England erzählte Churcher seine Geschichte *People*, einem der frecheren Sonntagsblätter, die sie munter unter der Schlagzeile 'Ahoj da - die verrückteste Kreuzfahrt der Erde' veröffentlichte. Zu sehen waren Bilder des Schiffs und L. Ron Hubbards, der als der 'Boss' der 'Gehirnwäsche-Sekte' Scientology beschrieben wurde. Mr. Churchers Verriß war vernichtend. "Es gab bei diesem Haufen von Scientologen sieben Offiziere", sagte er, "die in ihren blauen Uniformen mit Goldlitzen herumstolzierten, doch ich bin mir sicher, dass sie von der Seefahrt keine Ahnung hatten. Vier von ihnen waren Frauen. Hubbard selbst nannte sich Commodore und hatte vier verschiedene Schirmmützen. Hubbards Frau, die sich ebenfalls eine Offiziersuniform hatte anfertigen lassen, schien es zu genießen, Matrose zu spielen."

"Jeden Tag gingen sie für Vorträge unter Deck, doch wir Seeleute waren nie zugelassen. Das war alles so verdammt mysteriös, dass ich mehr herausfinden wollte. Ich bot ihnen an, ihnen Seemannslektionen zu geben; das kam so gut an, dass sie mir einen Gratis-Einführungskurs in Scientology gaben. Ich machte einen Test auf ihrem E-Meter, eine Art Lügendetektor, und ein weiblicher Offizier fragte mich einen ganzen Haufen persönlicher Fragen, sogar zu meinem Sexualleben. Die älteste Studentin war eine Frau von 75 Jahren, die mir sagte, dass sie davon überzeugt war, dass Hubbard sie mit einem neuen Körper ausstatten würde, wenn sie starb. Das ergab alles keinen Sinn für mich." <sup>[11]</sup>

---

1 Brief des Sekretärs des Explorer Clubs, 8. Dezember 1966

2 Interview mit Kemp

3 *Mission in der Zeit*, L. Ron Hubbard, 1973

4 Interview mit Virginia Downsborough, Santa Barbara, CA, August 1986

5 Eilmeldung von LRH, 22. April 1967

6 *Kulte der Unvernunft*, Christopher Evans, 1973

7 Interview mit Amos Jessup, San Diego, Juli 1986

8 Interview mit Hana Eltringham, Los Angeles, März 1986

9 HCO Policy Brief, 26. September 1967

10 Interview mit McMaster

11 *People*, 21. Februar 1968

